

## KITEKINTŐ

### JELENLEGI TRENDK AZ AMERIKAI EGYESÜLT ÁLLAMOK URBANIZÁCIÓJÁBAN

(Current Trends of Urbanisation in the USA)

VÉGH NORBERT

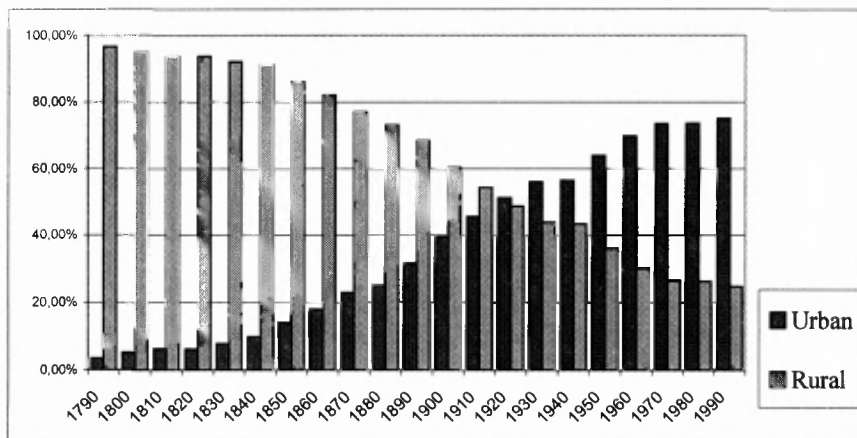
#### Bevezetés

Az Amerikai Egyesült Államokban napjainkban a lakosság közel 80%-a a hivatalos városhatárokon belül, a városokat körülölelő hatalmas szuburbanizált agglomerációkban (a városokhoz szociológiailag és gazdaságilag kötődő urbanizált területeken), illetve a kiterjedt poszt-szuburbán régiókban él (1. ábra). A jelen dolgozat célja, hogy egy általános képet nyújtson az Egyesült Államokban jelenleg végbe-menő urbanizációs folyamatokról. Az amerikai városfejlődés eredményei várhatóan jelentkezni fognak a világ más részein, többek között Magyarországon is, tehát fontos, hogy az új urbán formák társadalmi és térszerkezeti konzekvenciáival tisztában legyünk.

#### 1. ÁBRA

*A városi és a vidéki lakosság megoszlása az Amerikai Egyesült Államokban  
1790 és 1990 között*

*(The Percentage of Urban and Rural Population in the United States between  
1790 and 1990)*



Forrás: U.S. Bureau of the Census (1998).

A tanulmány első része, a könnyebb érthetőség végett, röviden bemutatja a közel-múlt városfejlődésének legfontosabb elemeit. A második rész elemzi a jelenlegi urbán trendeket, majd részletesen bemutatja az igen gyorsan fejlődő Southwest két előretörő „city régió”-ját: Orange Countyt (Kalifornia) és Las Vegast (Nevada). E két kiemelkedő térség elemzésekor kiemelten foglalkozik a globalizáció és a gazdasági fejlődés városfejlődésre gyakorolt hatásaival, valamint a környezetvédelmi és a bevándorlás okozta problémákkal.

### *Az Informatika urbanizációja (1990–?)*

A telematika igen gyors fejlődésének eredményeként a gazdasági fejlődés kulcszereplőjévé lépett elő az informatika. A világ gazdaságában lejátszódó szerkezeti változások a városok viszonylagos jelentőségét világszerte átrendezték, és sok város esetében ez a fizikai alakzat és a városlakók, valamint a gazdasági társulások térbeli eloszlásának átalakulását eredményezte. A telekommunikáció és a számítástechnika fejlődésének eredményeként a telemunka – munkavégzés otthon a számítógépen az irodaház helyett – igen széles körben elterjedt. A folytatódó dekoncentráció mellett egyes városok – a csúcstechnológia és az információs technológia központjai – kiemelkedő helyet foglalhatnak el a településhierarchiában, ami a városszerkezet koncentrációjához vezet. A kisebb régiók és városok sokkal gyorsabban tudtak alkalmazkodni a változó gazdasági körülményekhez, mint egész országok (Sassen 1994). Következésképpen, először is bizonyos kulcsrégiók és városok sikeres színterei lettek az innovációk és beruházások új hullámának. Ilyen régió például Orange County Kaliforniában. Másrészt viszont egyes városoknak komoly problémákkal kell szembenéznük a városfejlődésnek ezen új szakaszában. Las Vegas Nevadában egyike azon városoknak, ahol a jelen problémái szélsőségeiben is jelentkeznek.

E két város vagy helyesebben város-régió elemzése támpontokat adhat az egész amerikai városhálózat jövőbeli fejlődésére vonatkozóan. Orange Countyt gyakran Amerika jövőbeli urbánus fejlődését megtestesítő térségként említik, Las Vegas pedig jelenleg a legyorsabban növekvő város az Egyesült Államokban (1. táblázat).

#### 1. TÁBLÁZAT

*A népesség százalékos változása 1990 és 1997 között  
(Population-percent change, 1990–1997)*

Metropolisz	Százalék	Helyezés
<i>Las Vegas</i>	48,0	1
Laredo	37,5	2
McAllen–Edinburg–Mission	33,2	3
Boise City	29,7	4
Naples	28,7	5
Phoenix–Mesa	26,9	6
Fayetteville–Springdale–Rogers	26,6	7
Austin–San Marcos	26,6	8
Wilmington	24,7	9
Provo–Orem	24,5	10
<i>Los Angeles–Riverside–Orange County</i>	7,4	146

*Forrás:* U.S. Bureau of the Census (1998).

### *Orange County, Kalifornia*

A hetvenes évek közepétől kezdve a Los Angeles központú kaliforniai város-régió, amely San Diegotól San Franciscoig terjed, fokozatosan a technológiai és kulturális innovációk magterületévé vált. Robert Geddes szerint „időszakonként egy-egy város testesíti meg az ‘új’ imázsát: a történészek az adott éra ‘sokk-városának’ nevezik. Napjaink ‘sokk-városa’ Los Angeles, ahogy az angliai Manchester volt a XIX. században, New York pedig századunk első felében. Los Angeles manapság úgy jellemzik, mint az első olyan amerikai várost, amely teljesen elszakította magát az európai növekedési és szerkezeti modelltől. Richard Weinstein, építész és városszakértő szerint a „Los Angeles jellemző épített környezet egy olyan növekedési mintát mutat, amely már jelenleg is minden második amerikai otthonára jellemző, és amely kisebb változtatásokkal a fejlett világ legtöbb új településének növekedési modellje is.” (Geddes 1997, 40–46)

Egy európai ember számára Los Angeles nem más, mint az Egyesült Államok urbanus kultúrájának klasszikus megtestesítője. Ha egy kicsit specifikusabbak akarunk lenni, úgy is mondhatjuk, hogy a látogató egy autókkal és kamionokkal telített végtelen autópálya-hálózat látványára van felkészülve, amikor egy amerikai metropolisba érkezik, és ezt meg is találja Los Angelesben. Az autópályák úgy funkcionálnak, mint az emberi keringési-rendszer. A probléma abból ered, hogy bár Los Angelesben az „erek” a legújabb és legjobb technológiával készültek, a forgalom gyakran még így is elviselhetetlenül nagy, ez pedig egészségtelen „keringéshez” vezet. Los Angeles az autó alakította ki, követve az amerikai térszemlélet mintáját, valamint a személyes tér prioritásának gondolatát. Napjainkra a város teljesen szétterült, és a mi Dunántúlunkkal megegyező nagyságú térségre terjed ki, otthont adva több mint 17 millió embernek, és ‘ki tudja mennyi’ illegális bevándorlóknak. Los Angeles tipikus az ezredforduló amerikai városait jellemző kihívások és problémák tekintetében: szétterülő nagyváros, gazdasági átalakulás a globalizációnak megfelelően, hatalmas forgalmi dugók, levegőszennyezettség valamint nagyszámú képzetlen bevándorló beáramlása. A magasan képzett szakemberek bevándorlása szintén jelen van (brain-drain), de ez inkább a származási országokban jelent komoly problémákat.

A környezetével együtt jelentős szerkezetátalakuláson keresztülmenő Los Angeles gyakran úgy emlegetik, mint a szétterjedő városok „nagyamáját”. A város földrajzi szétterülése gyorsabban zajlik és tovább nyúlik, mint a lakosság számának emelkedése.

A szétterülő városokat megfigyelő Sierra Club adatai szerint az ún. Great metropolitan esetében Los Angelesben, amely magában foglalja Riverside, San Bernardino valamint Orange és Ventura megyéket, 296 000 acres (1 acre~4,000 m<sup>2</sup>) nagyságú területet építettek be 1982 és 1992 között, ez pedig majdnem 20%-os növekedést jelent. Mivel Los Angeles tovább terjed kelet felé, Riverside–San Bernardino pedig nyugatra, az egész Los Angeles–Riverside–San Bernardino–Orange County–Ventura County régió gyakorlatilag egy önálló megalopolisszá alakult, amely méretében megegyezik Connecticut állammal. 1980 és 1990 között

Riverside–San Bernardino központi városának lakossága több mint 43%-kal csökkent, miközben a környező szuburbiai lakossága 66%-kal növekedett. Az északon Venturával kezdődő és délen San Clementéig, keleten pedig San Bernardinoig nyújtózó metropolitan Los Angeles területét hasonló növekedés jellemezte, és nincs jele annak, hogy a folyamat jelentősen lassulna (*Sierra Club Report*, 1998) (2. táblázat).

Ez a jelenség az egész Egyesült Államokra jellemző: „az 1970 és 1990 közötti két évtizedben”, írja Robert Geddes, „a New York régió csupán 8 százalékos népességnövekedést mutatott, miközben a város urbanizált területe robbanásszerűen, mintegy 65 százalékkal megnövekedett. Chicago 4 százalékkal növelte népességét, mialatt urbanizált területe 46 százalékkal növekedett. Még olyan városok is növelték az urbanizált területük nagyságát, amelyek lakossága csökkenőben volt; Cleveland népessége például, 8 százalékkal csökkent, miközben a város földrajzi kiterjedése 33 százalékkal megnőtt.” (Geddes 1997, 40–46) A „city-régiók”, ahogy Geddes nevezi ezeket a területeket, szinte „belerobbannak” az őket övező vidékbe. A szétterjedés sebessége nyolc-tízszerese a lakosságnövekedés mértékének.

## 2. TÁBLÁZAT

*A népesség nettó változása 1990 és 1997 között*  
*Population–net change, 1990–1997*

Metropolisz	Népesség	Helyezés
<i>Los Angeles</i>	1 077 357	1
Atlanta	667 684	2
Dallas–Fort–Worth	645 731	3
Phoenix–Mesa	601 041	4
Houston–Galveston–Brazoria	589 012	5
Washington–Baltimore	480 122	6
San Francisco–Oakland–San Jose	423 228	7
<i>Las Vegas</i>	409 453	8
Chicago–Gary–Kenosha	402 355	9
Seattle–Tacoma–Bremerton	397 572	10

Forrás: U.S. Bureau of the Census (1998).

Orange County (county=megye), amely Nagy Los Angeles déli részét alkotja szinte minden olyan fórumon felmerül, ahol a városok szétterülése a téma. Orange Countynak, „ahol bármi lehetséges, de semmi sem valós,” körülbelül 2,3 millió lakója van, akik kb. 30 városban élnek. A legnagyobb városok az összlakosság kb. 10%-át tömörítik. San Diego Countyban a hasonló nagyságú népesség 50%-a San Diego városában él. A hagyományos urbanizált régiókkal szemben Orange Countyban nem találunk olyan kiemelkedő várost, amely művészeti és kereskedelmi központként funkcionálna. Orange County, Amerika legkifejlettebb urbanizált „fűlkéje”, ahol a kapcsolódások ma már a csúcstechnológián alapulnak, nem pedig a földrajzi közelségen, és ahol a város és a szuburbia klasszikus definíciói többé már nem időtállóak. Talán ez a megye – nagyobb és kevésbé sűrűn lakott, mint a

legnagyobb városok, de kisebb, mint a legkisebb államok – fogja átvenni a város szerepét mint a jövő urbánus központja (Kaplan 1998).

Edward W. Soja, kiemeli, hogy a hasonló metropoliten-régiók fontossága napról-napra növekedik az Egyesült Államokban, „mert minden nap felbukkan egy újabb Orange County – Boston, New York, San Francisco, Chicago, Washington, Dallas–Forth Worth, Miami, Atlanta körzetében –, ez pedig az ipari városok XIX. századi megjelenése óta az urbán tájak és az őket leíró kifejezések leglátványosabb megváltozását eredményezi.” (Soja 1992, 95)

Valóban megfigyelhetjük, hogy számos új szakkifejezés került be az amerikai szakirodalomba. Az új szakszavak mindegyike arra törekszik, hogy jobban visszaadja a hangulatát az új településformának, amit legegyszerűbben talán úgy írhatunk le, hogy az információs korszak szuburbiája. Kaplan az „urban pod” (urbán fülke) kifejezést alkalmazza, de a szakszavak száma majdnem olyan nagy, mint az előretörő poszt-szuburbiáké. Rob Kling, Spencer Olin és Mark Poster a *Beyond The Edge The Dynamism of Postsuburban Regions* (A peremen túl: A poszt-szuburbán régiók dinamizmusa) című könyvükben röviden felsorolják ezeket az új szakszavakat, mielőtt ők is bevezetnek egy újat. Íme egy rövid lista: „technoburbs” (Robert Fishman), „urban villages” [urbán falvak] (Kenneth Jackson), „middle landscape” [középtájak] (Peter Rowe), „edge cities” [peremvárosok] (Joel Garreau) és „exopolis” (Soja) (Kling–Olin–Poster 1995). Kling és munkatársai használják talán a leginkább sokatmondó kifejezést, amikor Orange Countyt és a hozzá hasonló metropoliten régiókat leírják: *poszt-szuburbán*.

Szerintük a poszt-szuburbia helyes definíciója a következő: „a poszt-szuburbán régiók azon, alapvetően decentralizált térbeli elemei – amelyekben kereskedelmi, rekreációs, vásárlási, művészeti és vallási valamint lakóterületi funkciót betöltő terek egymástól térben elválasztva léteznek, és elsősorban a személyautóközlekedés kapcsolja össze őket.” (Kling–Olin–Poster 1995) Ez a definíció az új város-régiók eszenciája. A kulcskifejezések: *decentralizált* és *személyautó*. Az egyik fontos elem, hogy sok városi tevékenység centrumokban játszódik le, ugyanakkor ezek a centrumok funkciójukban különböznek, és 15–30 perces autótútt választja el őket egymástól. A lakók rendszerint átlépik a városhatárt, amikor a munkahelyükre vagy bevásárolni mennek, illetve ha ki akarnak kapcsolódni. Debra Gold Hansen és Mary Ryan kiemelik, hogy „a személyautók áramlása az autópályahálózaton egyrészt az alapvető infrastruktúrát hangsúlyozza, másrészt a poszt-szuburbia társadalmi életének metaforájaként szolgál.” (Kling–Olin–Poster 1995) Mikor a látogató a poszt-szuburbia metropoliten régiójában autózik, igen nehéz dolga lesz, ha az adott település nevét próbálja kitalálni, mivel nincs látható határ az egyes centrumok között. Két szomszédos centrum rendszerint nem különbözik sem külsőre, sem pedig szerkezetükben, ráadásul néhol tábla sem jelöli a kisebb centrumok határát.

A „hagyományos” városokhoz – városközponttal, városházával, templommal, múzeumokkal, üzleti negyeddel – szokott látogató bizonyosan zavarba jön például Orange County térbeli fekvése láttán. Továbbá, a poszt-szuburbán régiók rendszerint számos, de különböző funkcióval rendelkeznek (például bevásárló vagy szóra-

koztató centrumok), amelyek több más centrumból vonzzák a látogatókat. A lakó- és bevásárló funkciók vagy akár a bevásárló és ipari funkciók keveredése helyett a poszt-szuburbiaiban egymástól térben egyértelműen elkülönülnek a lakóházakkal, bevásárlóközpontokkal vagy ipari parkokkal beépített területek.

A poszt-szuburbia autómobil „függősége” miatt a területfejlesztők és építészek úgy tervezték meg a bevásárlóközpontokat, hogy kifejezetten „gyalogos-ellenesek” legyenek (Kling–Olin–Poster 1995). Az autópályák betonfelszíne dominálja a tájat, és az európai szem számára döbbenetes látvány, ahogy a több ezer autó száguld a modern korok „ösvényein”.

Az öt, hat vagy sokszor még ennél is több sávós autópályák behálózják Los Angeles, különösen Orange County poszt-szuburbán régióját. Orange County tervezőit gyakran vádolják azzal, hogy túlméretezték az autópályarendszert. Ez lehet, hogy a jelen pillanatban jogos vád, de a történelem bizonyítja, hogy amikor hiányzik a megfelelő infrastruktúra, kaotikus jelenetek játszódhatnak le az autómobil által dominált amerikai kultúrában. Jane Jacobs mára klasszikussá vált könyvében (*The Death and Life of Great American Cities [A nagy amerikai városok élete és halála]*) leír egy ilyen kaotikus jelenetet: „Amikor 1960-ban a tömegközlekedési dolgozók sztrájkja miatt a szokásosnál többen igyekeztek Los Angelesbe kocsival, a légifelvételeken jól lehetett látni, hogy az autópályák és az autóutak szinte kivétel nélkül teljesen megteltek, és bedugultak a hatalmas forgalomtól, a hírekben pedig többször lehetett hallani a parkolóhelyek hiánya miatt kitört verekedésekről.” (Jacobs 1992, 354) Valójában ma a helyzet lényegesen rosszabb. A hirhedt „highway shootings” (országúti lövöldözések) nemcsak Los Angeles területét, hanem az egész országot jellemzik.

Az autópályarendszert ugyan 1960 óta jelentősen bővítették, de a kamionok és a személyautók számának emelkedése követte az utak kapacitásának növekedését. Sok amerikai háztartásban ma már több mint két autó van. Sok mindenre fény derül, ha az „autó-éhségről” kérdezzük az amerikaiakat: „A mi családuknak négy autója van. Én ugyan csak az egyiket használom, de a másik három sem csak áll a garázsban. A feleségem, az egyetemista és a középiskolás lányom használja a többi autót, nap, mint nap... Nem látok rá esélyt, hogy visszatérjünk kettő vagy akár három autó használatára, egy autó pedig egész egyszerűen képtelenségnek hangzik. Nem hiszem, hogy bárki más is csökkentené az autóinak számát. Ennek a magyarázata nemcsak az, hogy az amerikaiak meg vannak örülve az autókért (bár ez is kétségtelenül igaz). Ha valakinek autója van, az szabadságot, kényelmet és rugalmasságot jelent... ...a személygépkocsi a legtöbb szabadságot adó eszköz, amit valaha is feltaláltak.” (Kling–Olin–Poster 1995) Az autók átvették a Vadnyugat lovainak a szerepét. A személygépkocsik mindennapos használatát tehát a gyakorlatiasság mellett még a szabadság pszichológiai élménye is indukálja, hiszen a személyautó „a legtöbb szabadságot adó eszköz, amit valaha is feltaláltak”.

Lehetne-e a tömegközlekedés a megoldás? Nos, a térszerkezet itt újabb problémát okoz: mivel a centrumok többszáz négyzetkilométer területen vannak szétszóródva, nem lehet olyan folyosókat találni, amelyek mentén hatékony tömegközlekedési

rendszer lehetne kiépíteni. Érdekes lenne egy olyan tanulmányt készíteni, amely megvizsgálná, hogyan tükrözi a poszt-szuburbán szétterjedést az iskolabuszok útvonala. A szerzőt igen meglepte, hogy a lakóterületek nagyon alacsony népsűrűsége, így a központok hiánya miatt a legtöbb gyereket az otthona előtt szedi fel és rakja le az iskolabusz. Ez teljesen képtelen helyzet valakinek, aki egy európai városban nőtt fel.

A mindennapos tevékenységek térbeli elhatárolása az embereket is eltávolítja egymástól. Az ilyen térségek földrajzi eloszlása a közösség kiépítését is majdhogynem lehetetlenné teszi. A poszt-szuburbia lakói soha nem sétálnak el egy étterembe vagy más hasonló szórakozóhelyre, inkább távoli centrumokba autóznak, ha emberekkel akarnak találkozni. Mitöbb, a legtöbb los angelesinek autózni kell akkor is, ha csak sétálni akar egyet. Lehetne vitatkozni azon, hogy ez a helyzet mulatságos vagy elkeserítő-e. Robert D. Kaplan, amikor ellátogatott Los Angelesbe, megjegyezte, hogy „lassan kezdtem rádöbbenni, hogy Los Angeles valójában a gyalogosok városa. Észak-Amerika legnagyobb konfekció részlege is a városban található, ahol a keskeny utcák tömve vannak latinokkal és ázsiaiakkal, akár a korai XX. század New Yorkja. Hasonló a helyzet a Third Street Promenade-on és Mexican East Los Angelesben. Autóra azonban mindenképpen szükség van, ha el akarunk jutni egyiktől a másikig.” (Kaplan 1998, 85)

Mindezen gyalogosos-zónák ellenére Los Angeles és Orange County majdhogynem azonnal összeomlana gépjárművek nélkül. A személyautó az „üzemanyaga” annak az Orange Countynak, amely gazdasági teljesítménye alapján a Föld első harminc országa közé tartozik. Az 1960-as évek végétől kezdve Orange County „információ gazdasága” kezdte túlnőni a hagyományos ipart. Az 1970-es és 1980-as évek Orange Countyja, amely 28 önálló gazdasági és kulturális étellel rendelkező városból állt, fokozatosan integrálódott a kapitalista világpiacba, és aktív részese lett a globalizáció folyamatának (Kling–Olin–Poster 1995). Az elmúlt két évtized folyamán az új vállalatulajdonosok, menedzserek és alkalmazottak olyan metropoliten területté alakították, amely az ipari társadalmon túllépő dinamikus világot jelképezi. Az 1940-es években Orange County egy rurális terület volt, amely elkülönült Los Angeleستől. Az 1950-es és 1960-as években a Los Angeleست övező szuburbiagyűrű részévé vált. Az 1970-es években megkezdődött egy önálló kulturális és gazdasági komplexum kialakulása. A poszt-szuburbán térszerkezet nem pusztán véletlen. A szerkezet magánvállalkozók és az ő érdekeiket képviselő politikusok komplex és koordinált döntéshozatal-sorozatának az eredménye (Kling–Olin–Poster 1995). Kling említ egy jó példát, amely bizonyítja a fenti folyamatot. Orange County legnagyobb magán-telektulajdonosa az Irvine Company, amely Irvine városát húsz év alatt egy nagy ranchból százezres várossá fejlesztette, ahol a munkakerő 58%-a ma már az információs szektorban dolgozik (Kling–Olin–Poster 1995).

Orange Countyt alapvetően érintette a nagyrészt Ázsiából és Latin-Amerikából érkező nagy számú bevándorlás, amely átalakította egész Dél-Kaliforniát az elmúlt évtizedekben. Kaplan hangsúlyozza, hogy „hamis az a benyomás, hogy Orange County 2,6 millió lakója fehér. A megye lakosságának majdnem negyede latino,

ami két és félszerese az országos átlagnak; 11 százalék ázsiai, majdnem háromszoros az országos átlagnak. Csupán két százalék a feketék aránya, ami egyhatoda az országos átlagnak.” (Kaplan 1998, 92) Orange County bővülő szolgáltatási szektora vonzza a fizikai dolgozókat, ez pedig a „szolganép” (servitory class) növekedéséhez vezet. Kling megjegyzi, hogy a megye az „illegális mexikói bevándorlók számát tekintve a negyedik helyen áll az országos rangsorban.” (Kling–Olin–Poster 1995) Kaplan szintén megemlíti a nagyszámú kínai, thai, koreai, vietnámi, pakisztáni, iráni és guatemalai bevándorlót, miközben hangsúlyozza a régió pozitív szerepét, mint a csendes-óceáni térség kiemelkedő nemzetközi civilizációja.

A jelentős számú latino és ázsiai, akiket rendszerint agrár munkaerőként említnek, valójában fontos szerepet játszanak a csúcstechnológiát képviselő szektorokban. Rendkívül olcsó munkaerőt kínálnak például a számítógépeket, orvostechnikai és más csúcstechnológiát képviselő iparágak összeszerelő csarnokaiban. A külső szemlélőnek az lehet a benyomása, hogy bár az illegális bevándorló szónak negatív a konnotációja, ezek az emberek mégis alapvető fontosságúak Orange County gazdasági szerkezetében.

Világszerte ismert az anaheimi Disneyland, ami szintén Orange County részét alkotja. Lehet, hogy Orange County Disney fantáziavilágának egy peremterülete? Disneylandnek nem lehetne találni jobb környezetet, hiszen már a környék is idegen világ a bolygónk legtöbb lakója számára. Michael Steiner a következőképpen írja le Disneylandet: „egy álmot vált valóra: olyan műtáj, amely magában foglalja az összes régiót, amely a modern Amerikában ma már szimbolikus jelentőségű, és amelyet ma már a Földön mindenütt újra meg újra lemásolnak.” (Steiner 1998, 3) Orange Countynak van még egy közös tulajdonsága Disneylanddel: mindenütt lemásolják az Egyesült Államokban és várhatóan a legtöbb fejlett országban is. Továbbá Orange County nagy részét szintén aposztrofálhatjuk „műtájként”, amely később Amerika „szimbolikus jelentőségű” tája lehet.

Disneyland fantáziavilága terjeszkedik Orange County fantáziavilágában. Elgondolkodtató, hogy az utazási irodák eddig miért nem kínáltak Orange County túrákat a kíváncsiskodó turistáknak... Edward W. Soja maga járta be a megyét, majd Disneyland és Orange County-beli replikáinak vátozatos képével tért haza: „Manapság Disneyland másolatai szinte folklorikusnak tűnnek, a múlt képeit mutatják. Orange County fennmaradó része maga mögött hagyja ezeket az abszolút hamisítványokat, és egy új varázslatos képet hoz létre, a teljesen valós abszolút fantasztikus reprodukciójával.” (Soja 1992, 95)

Orange County urbánus fejlődésének figyelemmel kísérése igen fontos, hiszen Észak-Amerika más régiói is hasonló problémáknak néznek elébe a közeljövőben. További kutatások szükségesek, hogy a poszt-szuburbiák megjelenésével felmerülő problémákat és lehetséges megoldásaikat megismerjük. Mindannyiunk hasznára válhat, ha tanulunk Orange Countyból, és ez lehet az egyik út egy jobb, humánus, hatékony és fenntartható településmodell kialakítása felé.



## *Las Vegas, Nevada*

Fantáziavilág, urbánus terjeszkedés és az Egyesült Államok leggyorsabban növekvő városa. Virágzó város a Mojave-sivatag közepén. Mi lehet a magyarázat Las Vegas pusztá létezésére? A népesedési statisztikák szerint 1990 és 1997 között Las Vegas Metropolitan Statistical Area (MSA) lakossága 409 453 fővel emelkedett, így elérte a 1 262 099 főt. A 48%-os növekedés azt jelenti, hogy a Mojave-sivatagban található Las Vegas MSA első helyen áll az Egyesült Államok leggyorsabban növekvő városainak rangsorában (*US Bureau of the Census* 1998).

A város valójában az egykoron vízben gazdag Las Vegas Valleyben található. A város történetében az első említésre méltó esemény 1890-ben volt, amikor a vasút-építő társaságok Las Vegas Valleyt jelölték ki megállóként és leendő pihenőhelyként. Ez a döntés biztosította ugyan a város létezésének kezdeteit, de önmagában nem garantálta az alapokat a jövő évszázad virágzásához. Meglepő, de a modern Las Vegas megszületése a Nagy Gazdasági Válság éveire köthető, hiszen ekkor mind a Hoover Gát építése, mind a szerencsejátékok legalizálása növekedéshez vezetett. A Hoover Gát Project bőséges munkaerőalkalmat kínált, így az egész országból vonzotta az embereket. Továbbá a gát a Colorado folyón azt is jelentette, hogy a Lake Mead környéki száraz területek vízellátása ideiglenesen megoldódott.

Miközben a Hoover Gát építése folyt, a szerencsejáték-ipar is megérkezett Las Vegasba, ez pedig fokozatosan átalakította a város fizikai és társadalmi szerkezetét. A *The New Yorker* egyik számában Paul Goldberger azt írja, hogy „Las Vegast arra az alapelve építették, hogy az emberek annál mélyebben nyúlnak a zsebükbe, minél több fantazmagóriát látnak.” (*Goldberger* 1998, 72) Las Vegas kitűnő munkát végzett a fantázia szülemények kreálásában, tudatában annak, hogy csak illúziók alkotásával tudja fenntartani és fokozni fejlődését a nyilvánvaló földrajzi körülmények miatt. Goldberger a méreteket említi, mint a siker új meghatározóját Las Vegasban, szemben a korábbi évtizedeket jellemző neon- és óriásplakát áradattal, amelyről Venturi írt klasszikusnak nevezhető *Learning from Las Vegas (Tanulni Las Vegasból)* (1972) című könyvében. Valóban, a Las Vegas Sun 1999. január 2-i számának címlapja közölt egy cikket Gary Thomson és John Wilen tollából „*A Velencei*, a monumentális szerencsejáték központ” címmel. A cikk egy új hotel-kaszinó (*A Velencei*) építéséről szól. Nem lehet meglepődni a bevezető mondat állításán: „Az első dolog, ami az embert magával ragadja a Velencei hatalmas mérete.” Másrészt, *A Velencei* a Las Vegast leginkább formáló monumentalizmus és a fantázia keverékének terméke. Az öreg kaszinók helyét folyamatosan átveszik a világ híres építményeit lemásoló új kaszinók. Az új hotel-kaszinókról szólva Goldberger megjegyzi, hogy „A Párizs-ban lesz egy 50 emeletes Eiffel Torony másolat a bejáratnál; a *Velencei*-ben ott lesz a Dózse Palota és a Szt. Márk Torony, és Las Vegas saját Rialto Hídja, amely egy hatsávós autópálya bejárata fölött halad.” (*Goldberger* 1998, 73) Ezek a replikák egy trendet jelképeznek, amely a város mindenek feletti „Vidámpark” jellegét hangsúlyozzák. A *Velencei* elkészültével

Dél-Nevada hotel-motel szobáinak száma el fogja érni a 116 626 szobát, ebből az adatból jól látszik, hogy a Vidámpark működik (Thomson–Wilen 1999).

A Las Vegas „Vidámpark” a több mint 6 kilométer hosszan elnyúló *Strip* (a főutca) mentén terül el, tele ötcsillagos hotel-kaszinókkal, mint a *The Mirage* (Káprázat), *Treasure Island* (Kincses Sziget), *Caesar's Palace* (Cézár Palotája), *The Luxor and New York, New York*. Ahogy Mike Davis írja, „napjaink Las Vegasa ezt a jelenséget is az extremitásokig viszi. A kormány és a jogi hivatalok egy részének kivételével a szerencsejátékipar minden más polgári tevékenységet a központból a peremekre tolt ki.” (Davis 1995) A város központja kétségtelenül a *Strip*, amely valószínűleg a Föld leglátványosabb utcája, és ahol az amerikaiak – szinte természetellenes módon – nem autókban ülnek, hanem egyik kaszinótól a másikig sétálnak. Goldberger Disneylandet hasonlítja Las Vegashoz, amikor a város vidámpark jellegéről ír, kiemelve, hogy a Las Vegas vidámpark sajátos jellemzőkkel bír a virágzó szerencsejátékipar miatt: „Ellentétben Disneylanddel, amihez sokszor hasonlítják, a Las Vegas Vidámpark ingyenes. Mindenki részt vehet benne, csak az utcára kell kimenni.” (Goldberger 1998)

Két másik szempont alapján is összehasonlítható Las Vegas és Orange County (egyesek szerint Las Vegas megkülönböztethetetlen Orange Countytól, ha az ember egyszer hátrahagyja a kaszinókat) (Goldberger 1998, 72). Először is, a növekvő lakosságszámmal párhuzamosan a város térben is igen gyorsan terpeszkedik. A Sierra Club vizsgálatai szerint az 1990-es évek első hat évében Las Vegas urbanizált területe 238%-kal növekedett (Sierra Club Report 1998). Mivel a város a Mojave-sivatagban van, a település terjeszkedése igen komoly veszéllyel jár mind a város, mind a sivatag továbbélésére. „Las Vegas már régen túlhaladt a saját természeti környezetének infrastruktúráján...” – állítja Mike Davis – „... tekintve a pazarló vízfogyasztást: 360 gallon/fő/nap (1 gallon=3,78 liter) szemben Los Angeles 211, Tucson 160, és Oakland 110-es fogyasztásával.” (Davis 1995) Másodszor pedig: Las Vegasban jelenleg óriási autópálya-építkezések folynak. Davis felháborodva állapítja meg, hogy Las Vegas nem tanult abból a kaliforniai tapasztalatból, hogy az autópályák építése egy ördögi körhöz vezet, hiszen így mégjobban szétterjed a város, és a lakosságszám is tovább emelkedik.

Las Vegas Észak-Amerika azon városa, ahol jelen korunk városainak problémái sokszor szélsőségesen jelentkeznek: a természeti környezet lebecsülése, városterjeszkedés, légszennyeződés, közlekedési dugók valamint hanyag várostervezés. A környezetpolitika egyik alaptétele, hogy ha a természettől elveszünk valamit, azt a természet előbb vagy utóbb visszeverzi. Las Vegas problémáit illetően mára egyértelmű, hogy az első számú objektívaként egy olyan módszert kell találni, amellyel megállítható a város lakosságának növekedése, és így elkerülhető az, hogy a „környezeti terrorizmus” egy totális háborúba torkolljon.

## Összegzés

Jelen tanulmány alapvető célja az Amerikai Egyesült Államok jelenkori urbanizációs folyamatainak bemutatása és rövid elemzése.

A tanulmány az urbán trendeket két, a jövőbeli városfejlődés szempontjából meghatározó fontosságú területen elemzi, bemutatva a városok szétterjedéséből, a személyautók számának növekedéséből, valamint a környezet elhanyagolásából származó problémákat, illetve kiemelve az információs technológiák és a telematika szerepét a jelenlegi városfejlődésben. Mivel hasonló folyamatok jelentkezhetnek a jövőben szerte a fejlett országokban és Magyarországon is (pl. az elmúlt évben a világ tíz leggyorsabban fejlődő régiója között szereplő Székesfehérvár környékén), igen fontos, hogy tisztában legyünk, és tanuljunk azokból a problémákból, amelyek ezeket a „sokk-városokat” jellemzik. Csak ha a jelenlegi döntéshozók figyelembe veszik a fejlettebb területek tapasztalatait, van esély egy – a legtöbb városlakó érdekeit szolgáló – várospolitika megalkotására.

## Irodalom

- Cséfalvay Z. (1994) *A Modern Társadalomföldrajz Kézikönyve*. Budapest, IKVA Könyvkiadó Kft.
- Davis, M. (1995) *House of Cards, Las Vegas: Too Many People in the Wrong Place, Celebrating Waste as a Way of Life*.
- Internet: <http://tamalpais.sierraclub.org/sierra/199511/vegas.html>
- Geddes, R. (1997) *Metropolis Unbound: The Sprawling American City and the Search for Alternatives*. – *The American Prospect*. 35. 40–46. o.
- Gilfoyle, J.T. (1998) *White Cities, Linguistic Turns, and Disneyland The new Paradigms of Urban History*. – *Reviews in American History*. 1.
- Goldberger, P. (1998) *The Sky Line*. – *The New Yorker*. 1998. szeptember 14. 72–75. o.
- Jacobs, J. (1992) *The Death and Life of Great American Cities*. New York, Vintage Books.
- Kaplan, D. R. (1998) *An Empire Wilderness, Travels Into America's Future*. New York, Random House Inc.
- Kling, R.–Olin, S.–Poster, M. (eds.) (1995) *Postsuburban California: The Transformation of Postwar Orange County, California*. University of California Press.
- Sassen, S. (1994) *Cities in a World Economy*. Thousand Oaks, Pine Forge Press,
- Sierra Club Sprawl Report,
- Internet: [http://www.sierraclub.org/transportation/sprawl/sprawl\\_report/](http://www.sierraclub.org/transportation/sprawl/sprawl_report/).
- Sierra Club (1998) „Five Most Sprawl-Threatened Medium Cities”,
- Internet: [http://www.sierraclub.org/transportation/sprawl/sprawl\\_report/](http://www.sierraclub.org/transportation/sprawl/sprawl_report/).
- Soja, W. E. (1992) *Inside Exopolis: Scenes from Orange County. Variations on a Theme Park*. – Sorkin, M. (ed.), New York, The Noonday Press.
- Steiner, M. (1998) *Frontier as Tomorrowland: Walt Disney and the Architectural Packaging of the Mythic West – Montana the Magazine of Western History*. 3.
- Thompson, G.–Wilen, J. (1999) *Venetian Builds Toward a Monumental Gamble – The Las Vegas Sun*. 2 January.
- Internet: <http://www.lasvegassun.com/sunbin/stories/archives/1999/jan/02/508219882.html>.
- U.S. Bureau of the Census (1998) *State and Metropolitan Area Data Book 1997–98*, table B-I. Internet: <http://www.census.gov/>.